



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 22 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

COMMENTAIRES SUR L'INCIDENCE EN TERMES DE COÛTS D'UN MÉCANISME DE COMPENSATION DU CARBONE

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉVISION N° 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Au cours des dernières années, le nombre d'instruments de tarification du carbone a augmenté dans le monde. Une prolifération semblable d'instruments de tarification du carbone appliqués à l'aviation occasionnerait, pour les exploitants et les gouvernements, une mosaïque insoutenable de mesures. Par contraste, l'IATA estime que si un mécanisme mondial de compensation du carbone destiné à soutenir la croissance neutre à partir de 2020 devient la seule mesure mondiale pour remédier aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, les coûts pour l'industrie, bien qu'élevés, seraient plus gérables.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre en considération l'analyse exposée dans la présente note lors des discussions sur le mécanisme mondial de compensation du carbone.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 En 2009, l'industrie aérienne s'est fixé trois objectifs mondiaux pour remédier à son impact sur le climat : à court terme, une amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année; à moyen terme, une stabilisation des émissions nettes de CO₂ au niveau de 2020 au moyen d'une croissance neutre en carbone; et à long terme, une réduction de 50 % des émissions de CO₂ de l'aviation d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

1.2 Le mécanisme mondial de compensation a un rôle fondamental à jouer en vue de l'atteinte du deuxième de ces objectifs.

1.3 Le mécanisme mondial de compensation du carbone appliqué à l'aviation internationale est conçu comme un instrument complémentaire et temporaire s'ajoutant au panier de mesures mis à la disposition de cette industrie. Il n'est pas destiné à remplacer les efforts d'amélioration de l'efficacité énergétique au moyen de nouvelles technologies et de mesures opérationnelles et d'infrastructures améliorées. Et ce mécanisme n'empêchera pas que l'efficacité énergétique demeure une priorité quotidienne pour les exploitants.

1.4 Naturellement, des questions se posent sur l'incidence financière de l'actuel projet de politique sur l'économie en général et sur les répercussions possibles sur la connectivité aérienne. Des analyses approfondies effectuées par le CAEP et l'industrie ont démontré qu'un mécanisme mondial unique de compensation du carbone, conforme aux paramètres envisagés, serait une option rentable en vue d'une mesure fondée sur le marché destinée à soutenir la croissance neutre en carbone de l'industrie à compter de 2020, et à faible impact sur l'économie en général.

1.5 D'autre part, l'absence d'un tel mécanisme mondial mènerait à une mosaïque coûteuse et complexe de politiques nationales et régionales. Cela aurait des répercussions plus importantes sur le développement économique qu'un mécanisme mondial de compensation, en réduisant la connectivité, le commerce et le tourisme.

2. LE RISQUE D'UNE MOSAÏQUE

2.1 Le fonctionnement sûr, ordonné et efficient du système actuel de transport aérien nécessite un degré élevé d'uniformité dans les réglementations, les normes et les procédures. La mise en place de mesures unilatérales, en particulier des mesures économiques, sape cette fondation. Il faut veiller à éviter la duplication de mesures existantes ou la superposition de mesures au sein d'un État ou d'un groupe d'États.

2.2 Au cours des dernières années, on a constaté dans le monde une augmentation du nombre d'instruments de tarification du carbone, comme les taxes sur le CO₂ ou les mécanismes d'échange de droits d'émission. Une prolifération semblable d'instruments de tarification du carbone dans le domaine de l'aviation donnerait lieu à une mosaïque insoutenable de mesures imposées aux exploitants et aux gouvernements. En fait, il y a de forts indices révélant que plusieurs États dans le monde ont envisagé l'adoption de mesures économiques dans ce domaine, et le Fonds monétaire international a précisément réclamé une taxe sur le CO₂ pour l'aviation et le transport.

2.3 Selon nous, il existe un risque important que les responsables politiques veuillent utiliser l'absence d'entente au sein de l'OACI pour justifier la mise en place de mesures unilatérales. De même,

un mécanisme adopté par l'OACI et applicable sur une base volontaire plutôt qu'obligatoire pourrait avoir le même résultat.

2.4 C'est dans ce contexte que l'IATA appuie la proposition de mettre en place un mécanisme mondial de compensation comme mesure unique et obligatoire, fondée sur le marché, pour les émissions de CO₂ de l'aviation. Cela rendra inutiles les mesures économiques existantes ou nouvelles applicables aux émissions de l'aviation internationale sur une base régionale ou nationale.

2.5 Nous croyons que si un mécanisme mondial de compensation du carbone soutenant la croissance neutre en carbone à partir de 2020 devient la seule mesure mondiale visant les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, les coûts pour l'industrie, tout en étant élevés, seront plus gérables.

3. ÉVALUATION DES COÛTS

3.1 À l'échelle de l'industrie, selon les analyses du CAEP², un mécanisme mondial obligatoire de compensation soutenant la croissance neutre en carbone à partir de 2020 coûterait au total de 2,2 à 6,2 milliards \$ US en 2025. Ce chiffre augmenterait pour atteindre une valeur entre 8,9 et 23,9 milliards \$ US en 2035. Selon les hypothèses et l'année de référence, cela signifie que les exploitants pourraient atteindre l'objectif de croissance neutre en carbone à partir de 2020 en déboursant en moyenne entre 2,66 et 18,82 \$ US par tonne de CO₂ émise.

Tableau 1 : Coûts estimés à l'échelle de l'industrie ³

Coût total estimé pour l'industrie	2025		2030		2035	
	Estimation faible	Estimation élevée	Estimation faible	Estimation élevée	Estimation faible	Estimation élevée
CO ₂ de l'aviation internationale	828 millions tCO ₂	879 millions tCO ₂	945 millions tCO ₂	1 048 millions tCO ₂	1 101 millions tCO ₂	1 270 millions tCO ₂
CO ₂ à compenser	142 millions tCO ₂	174 millions tCO ₂	288 millions tCO ₂	376 millions tCO ₂	443 millions tCO ₂	596 millions tCO ₂
Coût total de compensation	2,2 G\$	6,2 G\$	4,3 G\$	12,4 G\$	8,9 G\$	23,9 G\$

² Voir EAG/15, 20-21 janvier 2016 – Présentation des résultats de l'analyse technique du CAEP, pp 3-5.

³ L'estimation faible est basée sur le scénario « optimiste » de CO₂ du CAEP et la prévision faible de prix du carbone de l'AIE. L'estimation élevée est basée sur le scénario « moins optimiste » du CAEP concernant le CO₂ et sur la prévision élevée de prix du carbone de l'AIE.

3.2 Bien que l'augmentation de coût ne soit pas insignifiante, l'ajustement à un système mondial harmonisé serait plus rentable pour l'industrie aérienne, si on compare aux augmentations de coûts associées à des mécanismes nationaux ou régionaux, qui entraîneraient des exigences de conformités différentes et le risque de distorsion du marché. Encore une fois, cela fait ressortir la nécessité d'un mécanisme mondial de compensation, plutôt que des mesures nationales ou régionales.

3.3 Pour illustrer l'ampleur des conséquences du mécanisme mondial de compensation proposé à l'échelle d'un vol individuel, nous avons établi, au tableau 2, des exemples de coût estimé par vol en 2030 sur différentes routes représentatives. À des fins de comparaison, le coût du carburant est indiqué, ainsi que le coût augmenté de 10 \$ US par baril sur les mêmes routes. Les exemples sont donnés à titre indicatif et chaque exploitant serait évidemment libre de décider s'il transfère ou non ces coûts aux passagers et aux clients du fret. De plus, les estimations ne tiennent pas compte de la possibilité que le mécanisme soit mis en place de façon graduelle.

Tableau 2 : Coûts estimés pour des exemples de vol

Coût par vol de la mesure mondiale fondée sur le marché en 2030	100 % sectoriel Estimation faible	100 % sectoriel Estimation élevée	Coût du carburant (473 \$ par t)	Coût du carburant augmenté de 10 \$
Casablanca – Madrid Boeing 737-800 469 NM, 3,5 t carburant	51 \$	131 \$	1 656 \$	278 \$
Francfort – Addis-Abeba Boeing 787-800 2 883 NM, 40 t carburant	578 \$	1 497 \$	18 920 \$	3 172 \$
Mexico – Buenos Aires Airbus A350-900 3 984 NM, 63 t carburant	910 \$	2 357 \$	29 799 \$	4 996 \$
Dubaï – Sydney Airbus A380-800 6500 nm, 176 t carburant	2 542 \$	6 585 \$	83 248 \$	13 957 \$

4. CONCLUSION

4.1 L'Assemblée est invitée à prendre en considération l'analyse exposée dans la présente note lors des discussions sur le mécanisme mondial de compensation du carbone.